

Protokoll:	Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik des Gemeinderats der Landeshauptstadt Stuttgart	Niederschrift Nr.	285
		TOP:	7
Verhandlung		Drucksache:	586/2020
		GZ:	SWU
Sitzungstermin:	28.07.2020		
Sitzungsart:	öffentlich		
Vorsitz:	BM Pätzold		
Berichterstattung:	Frau Busch (Planungsbüro VIA), Herr Hemmerich (ASW)		
Protokollführung:	Frau Schmidt / de		
Betreff:	Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart		

Vorgang: Ausschuss für Stadtentwicklung u. Technik v. 21.07.2020, öffentl., Nr. 247
Ergebnis: Vertagung

Beratungsunterlage ist die Vorlage des Referats Städtebau, Wohnen und Umwelt vom 06.07.2020, GRDRs 586/2020, mit folgendem

Beschlussantrag:

1. Die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Stuttgart wird zur Kenntnis genommen und soll als Rahmenplanung in das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart integriert werden.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, im Rahmen der vorhandenen personellen Ressourcen mit der Vorplanung erster Projekte zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes zu beginnen.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, für die Haushaltsplanberatungen 2022/23 den zukünftigen Personal- und Haushaltsmittelbedarf, der zur Umsetzung des Radschnellverbindungsnetzes notwendig ist, anzumelden.

Die Beratungsunterlage ist dem Originalprotokoll sowie dem Protokollexemplar für die Hauptaktei beigelegt.

Die zu diesem Tagesordnungspunkt gezeigten Präsentationen sind dem Protokoll als Dateianhang hinterlegt. Aus Datenschutzgründen werden sie nicht im Internet veröffentlicht. Dem Originalprotokoll und dem Protokollexemplar für die Hauptaktei sind sie in Papierform angehängt.

Einführend erläutert BM Pätzold, die Machbarkeitsstudie sei Auftrag des Gemeinderates gewesen. Auf Grundlage der weiteren Planungen zu den Haushaltsplanberatungen werde ein Paket zur Umsetzung in einzelnen Schritten vorgeschlagen. Dieses müsse sich an der jeweiligen Haushaltslage orientieren.

Frau Busch (Planungsbüro VIA) berichtet gemäß der Präsentation. Grundsätzlich merkt sie an, Radschnellverbindungen seien Premiumprodukte für den Radverkehr. Anhand Folie 6 betont sie, dass die Studie die Inhalte aus der Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) der HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure) abdecke. Es handle sich also nur um eine Machbarkeitsstudie, nicht um eine Vorplanung. Bei Folie 14 weist sie darauf hin, der Nutzen-Kosten-Faktor liege bei allen Strecken über 1, womit die Maßnahme wirtschaftlich sei. In den Kosten von rund 124 Mio. Euro seien gleiche Abschnitte enthalten, die nicht herausgerechnet worden seien. Wenn alle Trassen umgesetzt würden, seien somit noch Kosteneinsparungen möglich.

Zum weiteren Vorgehen nimmt Herr Hemmerich (ASW) anhand einer weiteren Präsentation Stellung. Er erklärt, im laufenden Doppelhaushalt seien ausreichend Planungsmittel zur Fortschreibung des Radkonzeptes vorhanden. Aus Sicht der Verwaltung sei die Machbarkeitsstudie ein wesentlicher Input in die Fortschreibung. Im hierarchischen Netz stellten die Radschnellverbindungen nun eine weitere Ebene dar (Folie 2). Für die weitere Beteiligung seien neben einer Abschlussveranstaltung im Herbst 2020 auch vier Informationsveranstaltungen für die Stadtbezirke geplant. Sehr wichtig sei, dass es vor Einstieg in die weitere Planung umfassende Beteiligungen auf Bezirksebene und für die Bürgerschaft geben werde (Folie 3). Aktuell gebe es für die Machbarkeitsstudie eine befristete Stelle im Amt für Stadtplanung und Wohnen. Es sei nun geplant, mit der Ausarbeitung von vier konkreten Projekten zu beginnen (Folie 4). Zum Radschnellweg Esslingen - Untertürkheim erklärt er, das Land habe die Baulastträgerschaft auf Esslinger Gemarkung und sei bereits in eine Vorplanung eingestiegen. Es sei sinnvoll, wenn die Stadt Stuttgart auf ihrer Gemarkung für die Weiterführung der Strecke Sorge. Konkrete Vorplanungen gebe es bereits für das zweite Projekt, die Verbindung von Vaihingen nach Leinfelden-Echterdingen. Des Weiteren sollten große Teile der Hauptradroute (HRR) 1 von Fellbach nach Böblingen Bestandteil der neuen Radschnellverbindung werden. Es gebe hier verschiedene Defizite im Zusammenhang mit der HRR 1, die regelmäßig kritisiert würden (z.B. Bad Cannstatt Wilhelmsplatz, Taubenheimstraße, Nürnberger Straße stadtauswärts). Sehr viele negative Rückmeldungen gebe es ebenfalls zur HRR 1 im Bereich Kaltental. Abschließend erläutert Herr Hemmerich die personelle Situation (Folie 5). Zur Kostenschätzung von 124 Mio. Euro erklärt er, es gebe standardisierte Kosten, die vom Land vorgegeben würden und in der Kostenanalyse einheitlich anzuwenden seien. Diese Kosten seien nicht preisindiziert. Wenn ein Projekt erst in zehn Jahren umgesetzt werde, müsse allein schon die natürliche Teuerungsrate

einbezogen werden. Es sei zu erwarten, dass die tatsächlichen Realisierungskosten höher sein werden.

Wie alle weiteren Rednerinnen und Redner dankt StRin Dr. Lehmann (90/GRÜNE) für die Darstellung. Sie zeigt sich erfreut über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie, die die verschiedenen Möglichkeiten aufzeige. Der Radverkehr stehe nicht in Konkurrenz zum Auto. Je mehr Menschen Rad führen, desto weniger Autos stünden im Stau. Radfahrer seien auch gesünder, und somit seien die Krankenstandskosten in den Betrieben geringer. Es sei niemand gezwungen, mit dem Rad zu fahren. Es solle aber die Möglichkeit dazu gegeben und das Radfahren komfortabel und angstfrei gestaltet werden. Das Potenzial von Menschen, die diesen "Kurzurlaub" genießen wollten, werde häufig unterschätzt. Man gehe von 30 - 60 % Prozent aus, die gerne Rad fahren wollten. Insofern sei das Geld gut angelegt und entlaste am Ende auch den Autoverkehr in Stuttgart. Die Umsetzung der Trassen werde zwar Jahre dauern, die Investition sei jedoch lohnenswert. Die Tübinger Straße sei ein Beispiel für eine friedliche Koexistenz von Auto- und Radverkehr. Wichtig sei, dass in der Detailplanung in den Bezirken mitgesprochen werde. Sie begrüße die Planung und wünsche eine Fortführung der selbigen.

StR Kotz (CDU) kann sich in weiten Teilen seiner Vorrednerin anschließen und gibt zu Protokoll, dass der "Kurzurlaub" auf dem Weg zur Arbeit verstärkt erst durch den Einsatz der E-Mobilität entstanden sei. Es gehe nun darum, die Balance zu finden zwischen der Erweiterung des Angebotes für den Radverkehr und dem Erhalt der Infrastruktur für Menschen, die nicht Rad fahren wollten. Die Maxime in Rat und Verwaltung dürfe nicht lauten, Ersatz einer störenden Straße des bisherigen Individualverkehrs durch einen Radweg. Die Herangehensweise müsse prüfen, wo ein Radweg sinnvoll und wie die Umsetzung ohne Einschränkung der Infrastruktur möglich sei. Mit dieser Prämisse könne man erfolgreich sein. Er regt an, die Diskussion ausführlicher im Unterausschuss Mobilität zu führen. Ein großer Teil des zunehmenden Radverkehrs seien Saison-Radfahrer. Dementsprechend könne darüber nachgedacht werden, ob Angebote des ÖPNV und zum Individualverkehr saisonal kombiniert werden könnten. In der Frage der Information der Bezirksbeiräte verweist er auf den Antrag Nr. 330/2020 "Bezirksbeiräte in der Radinfrastruktur mitnehmen!", wonach zwischen der heutigen Vorberatung und Beschlussfassung alle Bezirksbeiräte gehört werden sollten. Die vier Informationsveranstaltungen halte er zwar für problematisch, da sicherlich mit zahlreichen Detailfragen zu rechnen sei, betrachte damit den Antrag aber als erledigt.

Die Machbarkeitsstudie sei sehr umfangreich und komplex, so StR Ozasek (Die FrAKTION LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei). Damit müsse sich noch intensiver auseinandergesetzt werden. Es sei von elementarer Bedeutung, Infrastruktur zu erhalten. Über 60 % der Arbeitnehmer in Stuttgart pendelten von außerhalb in die Stadt hinein. Wenn diese Mobilität möglichst klimagerecht stattfinden solle, müsse eine Angebotsplanung für den Radverkehr aufgesetzt werden, um die Alltagstauglichkeit dieses Verkehrsmittels zu stärken. Diese neue Netzebene der Radschnellverbindungen zeichne sich durch hohe Sicherheits- und Qualitätsstandards aus, die zum großen Teil bisher noch nicht vorhanden seien. Die Nutzen-Kosten-Analyse falle positiv aus. Er verweist auf die Investitionen der letzten zehn Jahre in die Auto-Infrastruktur, für die 125 Mio. Euro ein "Klacks" gewesen seien. Damit könne ein entscheidender Beitrag für die Transformation zu einer neuen, menschenfreundlichen Mobilitätskultur geleistet werden. Er thematisiert die vier Radschnellverbindungen, die wirtschaftlich interessant und schnell realisierbar seien. Dass die Qualitätsstandards des Landes von über 80 % herangezogen werden, begrüßt der Stadtrat. Es werde jedoch Abweichungen geben, bei

denen auf die ERA-Standards (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) heruntergegangen werde. Über die angestrebten Standards müsse nochmals gesprochen werden. Er strebe den Standard an, der bei der Protected Bike Lane auf der Theodor-Heuss-Straße (baulich abgetrennte Radwegführung) entwickelt werde. Dazu müsse in diesen Abschnitten das straßenbegleitende Parken möglicherweise entfallen. Er erwarte gerne die Ergebnisse des weiteren Beratungslaufes. Zentral sei die Beschlussziffer 3. Die Verwaltung müsse personelle Bedarfe und Ressourcen mit einem Umsetzungshorizont deutlich kommunizieren. Dies könne sich auf einzelne Trassen oder die Gesamtkonzeption beziehen.

StR Körner (SPD) betont, die Machbarkeitsstudie sei die Rahmenplanung, auf deren Basis weitergearbeitet werden könne. Die Beschreibung der Korridore beinhalte für ihn noch Spielraum. Er verweist auf die Diskussion zum SynergiePark, für den eine alternative Wegführung geprüft werde. Er stimmt dem Beschlussvorschlag zu und begrüßt die Fortschritte.

In der Regionalversammlung vom 18.03.2020 sei ebenfalls über die Radschnellwegeverbindungen der Region ausführlich diskutiert worden, berichtet StR Serwani (FDP). Er gehe davon aus, dass mit dem Verband Region Stuttgart in dieser Hinsicht eng zusammengearbeitet werde. Die Machbarkeitsstudie sei gelungen und diene als Rahmenplan. Er regt an, Bike & Ride-Plätze an den Mobilitätsknotenpunkten zu prüfen. Die Bezirksbeiräte müssten auf Grund der Detailkenntnis der Bezirke auf jeden Fall konsultiert werden.

Angesichts der wirtschaftlichen Krisensituation sind für StR Zeeb (FW) die genannten Kosten derzeit zu hoch. Die Maßnahmen binden große Verwaltungskapazitäten, die "hoffentlich nicht woanders fehlen". Bei den Qualitätsstandards dürfe das Maß nicht überzogen werden. Dennoch werde er dem Beschlussantrag zustimmen.

StR Goller (AfD) bestätigt die Vorteile des Radfahrens. Radschnellwege seien eine hervorragende Ergänzung der Verkehrsinfrastruktur und eine Möglichkeit zur temporären Reduktion von Schadstoffen. Sie seien jedoch kein konstantes Verkehrselement, denn bei widrigen Wetterverhältnissen oder bei ungünstiger Topographie wie in Stuttgart werde das Rad nicht mehr genutzt. Radverkehr sei auch kein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz. Die Studie enthalte Vorgaben, die nicht pragmatisch seien. Als Beispiel nennt er den Zeitverlust durch Ampeln, die Forderung nach Nebeneinanderfahren von Fahrrädern und dem Fahrverrecht für die Radwege. Es stelle sich die Frage, was aus dieser Studie abgeleitet werde. Die Vorwegnahme eines Zieles werde als Argument zur Erreichung desselbigen genutzt. Zudem sei der Zeitpunkt des Projektes nicht richtig. In einer schweren wirtschaftlichen Krise dürften nicht dreistellige Millionenbeträge für Radwege aufgewendet werden.

Für StRin Köngeter (PULS) gibt es mehr Infrastruktur, die nicht dauerhaft genutzt werde. Als Beispiel nennt sie Straßen, die nachts wenig befahren würden, oder Schulhöfe, die in den Ferien leer stünden. Die Radwege würden trotzdem benötigt, und sie begrüße das Vorhaben.

BM Pätzold kündigt die Beschlussfassung für den 22.09.2020 an. Die Studie sei die Grundlage für die weiteren Planungen und die Umsetzung. Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen mehr ergeben, stellt er fest:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Technik stimmt dem Beschlussantrag bei 1 Gegenstimme mehrheitlich zu.

Zur Beurkundung

Schmidt / de

Verteiler:

- I. Referat SWU
zur Weiterbehandlung
Amt für Umweltschutz
Amt für Stadtplanung und Wohnen (5)
weg. STA

- II. nachrichtlich an:
 1. Herrn Oberbürgermeister
 2. S/OB
Strategische Planung
S/OB-Mobil
 3. Referat AKR
Haupt- und Personalamt
 4. Referat WFB
Liegenschaftsamt (2)
Stadtkämmerei (2)
 5. Referat SOS
Amt für öffentliche Ordnung
 6. Referat T
Tiefbauamt (2)
Garten-, Friedhofs- und Forstamt (2)
 7. BVinnen Mitte, Nord, Ost
BV Süd, West
 8. BezÄ Ca, Bo, De, Feu, Hed, Mö, Mühl, Mün,
Ob, P-B, Si, Sta, Un, Vai, Wa, Weil, Zu
 9. GPR (2)
 10. Rechnungsprüfungsamt
 11. L/OB-K
 12. Hauptaktei

- III.
 1. Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN
 2. CDU-Fraktion
 3. Fraktionsgemeinschaft Die FrAKTION
LINKE SÖS PIRATEN Tierschutzpartei
 4. SPD-Fraktion
 5. FDP-Fraktion
 6. Fraktion FW
 7. AfD-Fraktion
 8. Fraktionsgemeinschaft PULS